

臺灣高等法院民事判決

111年度建上字第45號

上訴人 鐵山營造工程有限公司

法定代理人 林茂森

訴訟代理人 羅國斌律師

上訴人 交通部鐵道局

法定代理人 楊正君

訴訟代理人 林家祺律師

複代理人 莊勝凱律師

鄭大任律師

上列當事人間請求給付承攬報酬事件，兩造對於中華民國111年3月18日臺灣新北地方法院108年度建字第98號第一審判決各自提起上訴，本院於112年11月7日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原判決關於命上訴人交通部鐵道局給付逾新臺幣壹拾參萬捌仟陸佰玖拾陸元本息，及該部分假執行之宣告，暨訴訟費用之裁判均廢棄。

上開廢棄部分，上訴人鐵山營造工程有限公司在第一審之訴及假執行之聲請均駁回。

上訴人鐵山營造工程有限公司之上訴駁回。

上訴人交通部鐵道局其餘上訴駁回。

第一審關於命上訴人交通部鐵道局負擔訴訟費用部分，及第二審訴訟費用關於上訴人交通部鐵道局上訴部分，由上訴人交通部鐵道局負擔百分之十八，餘由上訴人鐵山營造工程有限公司負擔；第二審訴訟費用關於上訴人鐵山營造工程有限公司上訴部分，由上訴人鐵山營造工程有限公司負擔。

事實及理由

壹、程序事項：

上訴人交通部鐵道局（下稱鐵道局）之法定代理人原為伍勝園，嗣於訴訟進行中變更為楊正君，並據其具狀聲明承受訴訟（見本院卷二第219、220、223頁），核無不合，應予准

01 許。

02 貳、實體事項：

03 一、上訴人鐵山營造工程有限公司（下稱鐵山公司）主張：

04 (一)鐵道局辦理「CCL831C臺中至大慶段橋下平面道路及景觀工
05 程」招標案，由伊以新臺幣（下同）1億7,588萬元（含稅）
06 得標，兩造於民國104年6月25日簽訂契約書（含決標文件）
07 （下稱系爭契約），由伊負責施作「臺中都會區鐵路高架捷
08 運化計畫里程VK193+000~VK198+770路段（全長約5.8公里）
09 橋下之平面道路、地面景觀、排水及相關附屬工程」（下稱
10 系爭工程）。系爭工程嗣辦理4次契約變更，原契約金額變
11 更為1億3,578萬4,766元，竣工結算實作數量金額為1億3,11
12 6萬9,104元，加上物價指數調整款15,026元，合計應付工程
13 款為1億3,118萬4,130元，再扣除工程保固保證金3,279,674
14 元及安全衛生品質扣款1,184,000元後，鐵道局本應給付1億
15 2,672萬456元。惟於辦理驗收時，鐵道局認定系爭工程其中
16 「五權車站景觀工程」（下稱五權工程）部分逾期完工73
17 日，對伊處以罰款1,687,468元，僅實際支付工程款1億2,50
18 3萬2,988元。然本件係因鐵道局未同時交付施工用地、頒圖
19 過緩及屢為變更設計等因素，依系爭契約一般條款H.7(3)之
20 約定，應給予伊適當之工期展延，且伊於施作五權工程時須
21 配合臨標施作，再交回伊施作後續鋪面及植栽工程，導致工
22 區重疊施工作作停停，是伊並無可歸責事由而逾期完工情
23 形，鐵道局不得對伊處以上開罰款而拒絕給付該部分1,687,
24 468元之承攬報酬，爰依民法第490條、第505條、系爭契約
25 主文第8條第1項約定、承攬契約之法律關係請求鐵道局如數
26 給付。

27 (二)系爭工程原定工期為630日曆天，實際施作工期為1,111日曆
28 天，展延工期共481日曆天，扣除停等期5日後，可計展延47
29 6日，而上開展延工期均因可歸責鐵道局因素所致，鐵道局
30 自應就該476日給付展延工期管理費（下稱展延管理費）；
31 又其中「臺中路開挖路權核准自105年7月15日至同年9月4日

合計52日」、「臺中市政府要求新增學府路臨時便道之施工項目自107年5月4日至同年6月14日合計40日」與上開展延工期重疊，亦均屬鐵道局因素所致，至少鐵道局應就該52日、40日給付展延管理費。參酌系爭契約一般條款H. 7(3)及P. 6(1)之約定並以附表所示方式計算後，鐵道局應給付展延管理費共3,623,312元（即476日×7,612元）；而鐵道局於系爭工程結算時原已給付展延管理費2,813,494元，嗣以追繳重覆給付之數額194,882元為由，於第26期計價中扣抵之，故鐵道局僅實付展延管理費2,618,612元，故扣除實付金額後，鐵道局應再給付展延管理費差額1,004,700元，爰依系爭契約主文第5條、一般條款H. 7(3)、P. 6(1)請求鐵道局如數給付。

(三)並於原審聲明：鐵道局應給付鐵山公司2,692,168元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。

二、鐵道局則以：

(一)就五權工程是否逾期部分：

- 1.五權工程為系爭工程第2階段施作範圍內，然其為獨立里程碑工程，自應獨立認定逾期完工日數；而伊於106年9月28日先將五權工程部分工地實質移交予鐵山公司，但仍以最後一批工地移交日即107年1月3日起算工期，加計90日（即自系爭契約預定臨標承包商完成車站結構NTP2+240算至五權工程里程碑NTP2+330）後，五權工程之應完工日即為107年4月2日，而鐵山公司實際完工日為107年6月14日，已逾期完工73日。
- 2.鐵山公司就系爭工程第2階段所有工程之完工期限已申請展延32日獲准（一例一休因素），自不得再將包含在第2階段工程中之五權工程以相同理由重複要求展延工期，縱能展延，其日數亦僅有6日，並非32日。而關於「五權車站截水溝溝面蓋版材質變更」、「五權站區地坪變更」部分，伊均早已同意鐵山公司先行施作，僅事後補辦變更契約程序而已，並不影響主要施工。另就「五權車站汽車臨停區之無障礙坡

道」(即建國南路側停車彎旁人行道)部分，修正影響所及僅長12公尺、寬2.5公尺之整地範圍，不妨礙其他主要施作範圍之施工，又已於107年6月15日會議中將此部分免除於原完工報竣項目內，不納入該里程碑之應完工範圍內。是伊計罰鐵山公司施作五權工程之里程碑遲延，均係與變更契約無關之其他主要工項遲延，自應依系爭契約特訂條款壹、二約定及採購契約要項第47條第2項規定，按逾期日數73日以每日23,116元計罰違約金，共應計罰1,687,468元，並得於工程款中扣抵，是鐵山公司主張其並無逾期扣罰違約金之事由，請求伊給付工程款1,687,468元，並無理由。

(二)就展延管理費部分：

- 1.系爭工程採兩階段施工，第2階段為鐵道切換高架營運後，施工期限自伊通知開工日(NTP2)至NTP2+420止，是第2階段既須由伊「指示開工」後方開始起算工期，則該「停等期」乃契約約定兩階段施工方式所必然產生之期間，其本質不屬於工期，不生工期展延問題；且伊於105年10月19日第1階段完工後，仍須作必要準備事項，方得於105年11月1日通知鐵山公司第2階段開始施工，期間計有12日之停等期，伊並無恣意延宕，鐵山公司不得請求該停等期之展延工期管理費用。
- 2.關於「申請臺中路開挖路權所遇障礙52日」非屬可歸責伊因素所致，伊雖同意展延工期，惟無給付展延管理費之義務。又關於「新增學府路臨時便道40日」，乃因配合地方政府及民意代表陳情協調，新增臨時便道以供兩側民眾通行使用，亦非伊因素所造成之遲延，伊已支付此項追加項目之工程款，且鐵山公司就此申請工期展延時已承諾未來不會以此事由請求補償或賠償，自不得再請求展延管理費。
- 3.系爭工程施作共逾時481日曆天，扣除「停等期12日」、「申請臺中路開挖路權所遇障礙52日」及「新增學府路臨時便道40日」後餘377日；再扣除106年7月30日尼莎颱風1日係屬不可歸責於兩造，及第2階段展延131日工期與勞動基準法

01 部分條文修正（一例一休）所生展延天數32日期間有所重疊
02 後，伊應給付展延管理費之日數即為344日；而上開344日以
03 每日6,963元計算後，共計為2,395,272元，再加計行政院公
04 共工程委員會訂定「機關履約中工程因應105年12月勞動基
05 準法部分條文修正法案之處理原則」（下稱系爭處理原則）
06 中關於一例一休展延32日所應給付增加之履約費用223,340
07 元後，伊已實際支付鐵山公司展延管理費及增加履約費用共
08 計2,618,612元，並無短少給付問題等語資為抗辯。

09 三、原審判決鐵道局應給付鐵山公司承攬報酬762,828元，及自
10 起訴狀繕本送達翌日即108年7月16日起至清償日止，按週年
11 利率5%計算之利息；並就判命鐵道局給付部分，分別諭知
12 准、免假執行之宣告；另駁回鐵山公司其餘之訴及假執行之
13 聲請（即駁回鐵山公司關於承攬報酬924,640元及展延管理
14 費1,004,700元之請求）。兩造均就其敗訴部分不服提起上
15 訴。鐵山公司並於本院上訴聲明：(一)原判決不利於鐵山公司
16 部分廢棄；(二)上開廢棄部分，鐵道局應再給付鐵山公司1,92
17 9,340元，自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利
18 率5%計算之利息；(三)願供擔保請准宣告假執行。對鐵道局
19 上訴之答辯聲明：上訴駁回。鐵道局並於本院上訴聲明：(一)
20 原判決不利於鐵道局部分廢棄；(二)上開廢棄部分，鐵山公司
21 在第一審之訴及假執行之聲請均駁回。對鐵山公司上訴之答
22 辯聲明：(一)上訴駁回；(二)如受不利之判決，願供擔保請准宣
23 告免為假執行。

24 四、兩造不爭執之事項（見本院卷一第17至20、242頁）：

25 (一)鐵道局辦理系爭工程招標案，開標結果由鐵山公司以1億7,5
26 88萬元得標，兩造於104年6月25日簽訂系爭契約。

27 (二)系爭工程之開工日為104年5月31日、預定竣工日為106年12
28 月25日、實際竣工日為107年6月14日、開始驗收日為107年1
29 0月29日、驗收完畢/驗收合格日期為108年1月8日。

30 (三)系爭工程中之五權工程工期起算日為107年1月3日，實際完
31 工日為107年6月14日。

01 (四)鐵道局係於106年9月28日交付部分五權工程施工用地。系爭
02 工程之監造單位即中興工程顧問股份有限公司（下稱中興公
03 司）則於106年9月28日以中鐵（106）-83322-4659號函向鐵
04 山公司表示施工進度持續落後，促請鐵山公司確實依檢討會
05 議中所承諾事項辦理趲趕，及加速發包採購作業、材料及施
06 工圖說送審等（見原審卷一第355頁）。

07 (五)系爭工程中五權工程之里程碑(NTP2+330)工程範圍，依系爭
08 契約特訂條款壹、二約定包括：應完成既有臺中車站及大慶
09 車站範圍內之站房、軌道、月台等設施拆除工作，新建五權
10 車站之整地、景觀、周邊道路及排水工程等工項（見原審卷
11 一第125頁）。嗣兩造會同中興公司於107年6月15日就系爭
12 工程第2階段竣工查驗暨NTP2+330完成確認會勘時，決議將
13 五權工程中本應完成之「建國南路側停車彎旁人行道」部分
14 免除於原完工報竣項目內（見原審卷一第351至353頁、本院
15 卷一第157頁）。

16 (六)鐵道局原已給付鐵山公司系爭工程之展延管理費2,813,494
17 元，嗣以108年11月27日鐵道中工三字第1080006406號函向
18 鐵山公司追繳194,882元（見原審卷二第53至59頁），故鐵
19 道局實際給付鐵山公司系爭工程之展延管理費為2,618,612
20 元。

21 (七)如鐵山公司施作五權工程有遲延情事者，其每日逾期違約金
22 數額為23,116元。

23 (八)鐵道局以鐵山公司施作系爭工程中五權工程之里程碑遲延73
24 日，應計罰遲延違約金1,687,468元為由，對鐵山公司扣罰
25 工程款1,687,468元。

26 (九)「新增學府路臨時便道」工項與五權工程之工項無關。

27 (十)五權車站景觀區增設之欄杆係屬鄰標CCL-531工程範圍。

28 五、得心證之理由：

29 (一)五權工程為獨立里程碑，應獨立計算工期，並應按逾期日數
30 而扣罰逾期違約金：

31 1.按系爭契約主文第7條約定「工程期限及開工日：本工程自

規定開工日期起算工期，完工期限詳特訂條款約規定」（見原審卷一第29頁）；又主文第10條第3項規定：「契約訂有分段完工者，其逾期違約金計算從其規定」（見原審卷一第29頁）。

2.次按系爭契約特訂條款壹、第2條工期約定：「本標工程工期共計630日曆天，非經甲方（指鐵道局）核准不得延長…」、「本標因部分施工用地與現行於地面營運之鐵道重疊，須俟鐵道切換至高架橋及高架車站營運後，以騰出該部分施工用地，故配合既有鐵路營運需求採兩階段施工。第1階段為鐵道切換高架營運前，施工期限自甲方通知第1階段開工日（NTP1）起至NTP1+210止，第2階段為鐵道切換高架營運後，施工期限自甲方通知第2階段開工日（NTP2）至NTP2+420止。須滿足之里程碑如下：(1)NTP1+120：應完成鐵路高架橋東側於臺中路(含)至綠川間之排水工程，以利臺中車站排水系統銜接。(2)NTP2+330：應完成既有臺中車站及大慶車站範圍內之站房、軌道、月台等設施拆除工作，新建五權車站之整地、景觀、周邊道路及排水工程等。(3)NTP2+420：應完成本契約所有工程內容，包括但不限於沿線整地、景觀、周邊道路及排水工程等」、「各施工里程碑之逾期違約金，依政府採購法『契約採購要項』（下稱契約採購要項）第47條所列原則計算」（見原審卷一第125頁）。而採購契約要項第47條第2款係規定：「契約訂有分段進度及最後履約期限，屬分段完工使用或移交者，其逾期違約金之計算原則如下：…逾分段進度但未逾最後履約期限者，計算逾分段進度之違約金」。

3.再按系爭契約特訂條款壹、第4條注意事項約定：「(三)與臨標工程界面及配合事項：1.承包商須配合鄰標（331標、431標、531標、631標、731標、831A標、831B標、931標及系統機電標）工程之預訂進度擬定施工計畫，依工地工程司指示分段交付已完成之路段供臨標工程施作。包含但不限於下列各項…(1)於第2階段優先完成五權車站範圍至鄰近進出路之

軌道拆除與道碴清運等工…以利提供331標承包商施作新建車站西側帽梁所需動線及用地」（見原審卷一第133頁）。

4.由上可知，因五權工程完工後必須「移交予鄰標工程施作」，若未能依約於期限內完工，即會影響施工用地交接予鄰標之他案後續履約情形，系爭契約遂約定各階段作業里程碑日期，不但得以分階段管制工程進度，更得藉由各該里程碑日期判斷各該分項工程之開始及施作是否發生延誤之情事，並明定系爭工程如有逾越分段進度（里程碑）者，須依契約採購要項第47條第2款規定計罰違約金，故五權工程自應獨立計算工期甚明，從而鐵山公司施作系爭工程縱使僅就五權工程部分逾越里程碑日期，而未逾整體最後完工期限者，鐵道局仍得按五權工程里程碑之逾期日數向鐵山公司扣罰逾期違約金，否則兩造僅需就系爭工程約定最後完工期限即可，毋須約定各施工里程碑之必要。

(二)五權工程經工期展延後，其完工期限應為何日？

1.五權工程之工期起算日為107年1月3日乙節，為兩造所不爭執（參不爭執事項(三)）；依系爭契約特訂條款壹、第2條工期約定：「第2階段為鐵道切換至高架營運後，施工期限自鐵道局通知第2階段開工日(NTP2)至NTP2+420止…須滿足之里程碑：…NTP2+330：應完成新建五權車站之整地、景觀、周邊道路及排水工程等…」（見原審卷一第125頁）；又系爭契約特訂條款壹、第4條注意事項約定：「…(二)、(2)五權工程需俟331標承包商完成車站西側帽梁、531標承包商完成車站結構及雨棚後(預定為NTP2+240)方可進場」等語(見原審卷一第133頁)，足認系爭契約乃約定五權工程之工期為90日(即NTP2+240至NTP+330)，則以107年1月3日起算90日，五權工程預定完工期限應為107年4月2日。

2.就106年7月30日尼莎颱風影響而言：

查五權工程係於107年1月3日起算工期，已如前述，故發生於106年7月30日之尼莎颱風事件不可能向後延續影響五權工程之施作，自無展延該1日工期之必要。

01 3.就105年12月間勞動基準法部分條文修正（一例一休）所生
02 影響而言：

03 (1)因應勞動基準法部分條文修正(即一例一休)，行政院公共工
04 程委員會以系爭處理原則規定：「…五、機關依本處理原則
05 展延履約期限（以下簡稱工期）之處理方式：(一)個案工程於
06 105年12月23日以後剩餘之工期日數，每14日展延1日，不足
07 14日部分，不予展延。(二)勞基法修正前，勞工應放假之下列
08 日數，自106年1月1日起不列入計算：中華民國開國紀念日
09 之翌日（元月2日）、革命先烈紀念日（3月29日）、孔子誕
10 辰紀念日（9月28日）、臺灣光復節（10月25日）、先總統
11 蔣公誕辰紀念日（10月31日）、國父誕辰紀念日（11月12
12 日）、行憲紀念日(12月25日)」(見原審卷二第231頁)等
13 語。

14 (2)而五權工程係於107年1月3日起算工期，其於105年12月23日
15 以後剩餘之工期日數即為90日，以每14日得展延1日之方式
16 計算後，五權工程因一例一休因素共可展延6日之工期（計
17 算式：90日÷14，小數點以下捨去）。

18 (3)鐵道局雖辯稱系爭工程之第2階段同意展延131日已針對一例
19 一休展延32日，如就五權工程再以一例一休為由而展延，明
20 顯有重疊計算云云。惟五權工程（NTP+330）係獨立於第2階
21 段之總里程碑外之獨立里程碑，此為鐵道局所自承（見本院
22 卷二第61頁），故關於計算工期及有無展延事由等節，亦應
23 獨立觀之，不容與系爭工程第1、2階段相互混淆；而前述五
24 權工程預定完工期限應為107年4月2日之情，乃系爭契約文
25 義上之約定，顯然未將系爭契約訂立後發生前揭勞動基準法
26 修正為一例一休情事，可依系爭處理原則展延6日之因素考
27 量在內，故應接續原預定完工期限再展延6日，展延後之完
28 工期限應修正為107年4月8日，此並無鐵道局所辯重複計算
29 問題。

30 4.就鐵山公司主張鐵道局於107年4月2日之後仍陸續修正、變
31 更設計並頒圖，要求伊配合按圖施工，故五權工程之完工期

限應修正為107年6月25日等情，為鐵道局所否認，經查：

(1)依系爭契約一般條款E.1約定：「主辦機關對工程如有變更契約及增減工程數量之必要時，承包商接得主辦機關通知後，須依主辦機關指示辦理」；一般條款E.2約定：「工程司變更契約之指示，應以書面通知為之，承包商在未接獲工程司之指示前，不得辦理變更工作」；又一般條款E.8約定：「工程司指示承包商所辦理之契約變更，致使承包商之成本及工程或工作所需時間有所增減，其工期及費用應做適當合理之調整」（見原審卷一第229、230頁）；再者，機關於簽訂變更契約書之前即先行指示廠商施作者，廠商仍應依機關之指示施作，再事後補辦變更契約之程序，此觀採購契約要項第20條第3項規定自明。是綜合上開契約約款及採購契約要項之規定，可知鐵道局依系爭契約一般條款E.1約定所享有之片面契約變更權，得先以書面方式向鐵山公司為變更之指示即可，一經鐵道局書面通知鐵山公司即生變更之效力，並不以辦畢契約變更手續為限；且契約變更並不當然生展延工期之效力，依系爭契約一般條款E.8約定，仍須符合「致承包商之工程或工作所需時間有所增加」之要件，始得展延工期，是鐵山公司徒以鐵道局變更契約之書面通知（頒圖）時間均在107年4月2日之後，主張應就變更之項目一一展延工期云云，即非可採。

(2)關於「五權車站截水溝」部分：

①監造單位中興公司固曾於107年5月4日以中鐵(107)-83301-2005號函說明：「本案已於107年4月17及25日週檢討會議中確認修正方式，隨函檢附設計所提供修正設計圖說，請貴公司依圖辦理並納入竣工圖說中修正」（見原審卷一第189頁）。然鐵道局已於107年4月17日施工協調會上指示「截水溝化妝板(花崗岩)變更鍍鋅格柵案」請鐵山公司配合辦理變更，經鐵山公司當場表示配合辦理，並有該次會議紀錄可憑（見原審卷一第392至393頁），可見鐵道局乃以該次會議紀錄書面通知鐵山公司此項材質變更事宜。

01 ②惟查，斯時已超逾系爭契約所定107年4月2日之完工期限，
02 或依前述考慮一例一休因素而展延修正之107年4月8日完工
03 期限，然鐵山公司顯然尚未於原約定完工期限107年4月2
04 日，或加計應展延工期之107年4月8日前裝設原設計圖說所
05 使用之花崗岩材質之截水溝化妝板完畢，始會於107年4月17
06 日施工協調會中討論此項工程變更材質事宜，足認鐵山公司
07 已遲延施作截水溝化妝板工項，則鐵道局辯稱：鐵山公司於
08 應完工日尚未備料，其為簡化施工及縮短訂料時程，方同意
09 將鐵山公司尚未訂購之材料改為現成之鍍鋅格柵材質等情
10 （見本院卷二第105頁），即堪採信，否則鐵山公司豈有可能
11 未就其備料後鐵道局任意變更材質一事為異議或要求損害
12 賠償之理，此屬對鐵山公司有利之變更，難認增加鐵山公司
13 之負擔，自無因此增加工期之理；況鐵山公司直至107年4月
14 17日施工協調會前仍未施作該截水溝化妝板工項，斯時已遲
15 延中，則此工項原定施作所需期間已遭鐵山公司挪為施作其
16 他工項，或任意荒廢落後進度，無從要求鐵道局再給1次施
17 作工期。又鐵山公司五權工程其他工項進度仍屬落後，鐵道
18 局於上開施工協調會議一再催促趕工，否則將依採購契約要
19 項予以罰款等語（見原審卷一第394頁）；復觀諸107年4月3
20 日、同年6月15日之現場勘察照片，兩相對照後，可看出與
21 此項變更設計無關之五權工程「整體鋪面與景觀植栽」等工
22 項直至107年4月3日仍處於地坪未整理好、植栽未種植等幾
23 乎未施作之狀態（見原審卷一第363至381頁）；是鐵山公司
24 於107年4月3日以後尚有五權工程中其他鋪面及景觀等諸多
25 工項待施作，並非僅剩本項截水溝化妝板而已，而鐵山公司
26 已自承此部分非要徑工項（見本院卷一第455頁），可見此
27 項材質變更問題並不妨礙鐵山公司就五權工程中其他鋪面及
28 景觀等工項之同時施作；且變更前後之截水溝蓋板尺寸均為
29 33公分×65公分（見原審卷一第383、385頁），可見僅為微小
30 範圍之版材材質變更，鐵道局於107年4月17日既已確認、通
31 知鐵山公司截水溝化妝版材質修正部分，鐵山公司於107年5

01 月4日取得修正設計圖前應非不得先行施作，自難逕因材質
02 變動而認將使鐵山公司進行五權工程所需時間有所增加，鐵
03 山公司就此亦未舉證以實其說，未符系爭契約一般條款E.8
04 之展延工期要件，並無調整工期之必要。

05 (3)關於「第4次變更設計」（五權站地坪變更）部分：

06 交通部鐵路改建工程局（即鐵道局前身）中部工程處雖曾於
07 107年5月7日以鐵中工一字第1074100554號函「檢送本處107
08 年5月7日召開之『CCL831C臺中至大慶段橋下平面道路及景
09 觀工程』展延工期管理費、五權站區地坪變更、碇堡公園減
10 帳、美村路增設號誌、學府路便道案等契約變更審查會議紀
11 錄」予鐵山公司（見原審卷一第191至196頁）。惟鐵道局早
12 在106年10月2日即以鐵中工一字第1060024311號函轉五權工
13 程之機車停車場地坪修正設計圖說予鐵山公司，並要求其續
14 依程序辦理相關契約變更事宜（見原審卷一第403至407頁），
15 足認鐵道局於106年10月2日已檢附修正後圖說以書面通知鐵
16 山公司施作五權車站地坪變更部分，是鐵山公司於五權工程
17 107年1月3日起算工期前（參不爭執事項(三)）即已接獲鐵道
18 局此項變更設計之書面通知，且鐵山公司已自承此部分非要
19 徑工項（見本院卷一第455頁），亦無舉證有何增加工期之
20 必要，從而鐵山公司以此為由主張應增加113日工期云云，
21 自無理由。

22 (4)關於「五權車站汽車臨停區之無障礙坡道」（即建國南路側
23 停車彎旁人行道）部分：

- 24 ①交通部鐵路改建工程局中部工程處固曾於107年5月21日以鐵
25 中工一字第1070002933號函「檢送臺中計畫『CCL831C臺中
26 至大慶段橋下平面道路及景觀工程』五權車站景觀修正設計
27 圖說1張（圖號：SA3030），請就施工可行性及現況等事項
28 檢視是否尚有疑義…本項變更時程緊迫，若有疑義請先向細
29 設單位反應及溝通，以利縮短作業時間，另請先研析變更對
30 契約（費用及工期等）之影響及解決方案」（見原審卷一第
31 199至201頁）；另於107年6月1日以鐵中工一字第107000320

01 1號函「檢送臺中計畫『CCL831C臺中至大慶段橋下平面道路
02 及景觀工程』五權車站景觀修正設計圖說5張及附件1張，請
03 會同工程承商檢視是否尚有施工疑義，若無則頒圖據以辦
04 理…本案細設單位係依據107年5月30日現場會勘再次提出之
05 修正設計圖說，並於當日下午下班後先以電子郵件寄送初稿至貴
06 處承辦人員信箱」（見原審卷一第203至210頁）；監造單位
07 中興公司復於107年6月4日以中鐵(107)-83301-2549號函
08 「因本標工期將至又細設單位頒圖過緩，建議本案變更內容
09 可依107年6月1日下午業主視察所提方案辦理較為可行（微
10 調停車彎末端角度、花台基腳採L型與人行道基礎版共構、
11 花台高度依現況調整漸變、新設樓梯加以植筋等）」等語
12 （見原審卷一第211頁）。

13 ②然上開函文均與「五權車站汽車臨停區之無障礙坡道」（即
14 建國南路側停車彎旁人行道）之工項有關，而經兩造於107年
15 6月15日現場會勘，確認「系爭工程第2階段施工項目除五權
16 車站廁所東側（橋墩編號P515-P516）人行道因業主變更調整
17 較晚尚未完成外，其餘工項均已完成…前述五權車站廁所東
18 側人行道因鐵道局因素變更方式較晚確定，該區域未完成雖
19 可免除於原完工報竣項目內，鐵山公司仍應信守107年6月1
20 日現場承諾時間，於107年6月25日前完成人行道磚鋪設與新
21 增花檯面飾」等情（見原審卷一第352、353頁），可見上開函
22 文所檢送之五權車站景觀修正設計圖說所修正範圍並不列入
23 竣工時應查驗工項，可另行辦理驗收，且鐵山公司已自承此
24 部分非要徑工項（見本院卷一第455頁），亦無舉證有何增
25 加工期之必要，自不影響工期之認定。

26 ③而鐵山公司主張因此項變更設計以致完工期限應展延為107
27 年6月25日云云（見本院卷一第265頁），無非係以前開107
28 年6月15日現場會勘結論要求鐵山公司應於107年6月25日前
29 完成為憑，然該會勘結論所稱「於107年6月25日前應完成人
30 行道磚鋪設與新增花檯面飾」既不納入竣工查驗工項內，自
31 無將其他工項之工期一併展延至107年6月25日之理，是鐵山

01 公司此部分主張，並不可採。

02 (5)關於「五權車站增設欄杆變更」部分：

03 交通部鐵路改建工程局中部工程處固於107年6月8日以鐵中
04 工二字第1070003332號函轉臺灣世曦公司檢送之五權車站景
05 觀區擬增設之欄杆變更設計圖說2張及建議之施工步驟示意
06 圖，並說明「旨揭變更案涉及CCL-531、CCL831C標工程，請
07 檢討台灣世曦公司建議施工步驟及審核變更設計圖說，確認
08 無誤後函請承包商配合辦理」等語（見原審卷一第213
09 頁）。鐵山公司就此雖主張五權車站景觀區增設之欄杆係因
10 配合站體出入口與建國南路有高低差之現狀所增設，增設之
11 欄杆係屬鄰標CCL-531施作，但因本標須配合欄杆增設，施
12 作擋牆A及模矩化鋪面，故會影響原工期云云。然五權車站
13 景觀區增設之欄杆係屬鄰標CCL-531工程乙情，亦為兩造所
14 不爭執（參不爭執事項(十)），已難逕認有何影響本標工程之
15 施作；況依鐵山公司所提景觀鋪面配置圖紅線所示臨標增設
16 欄杆位置（見原審卷三第23頁），大約位於前述已排除在竣工
17 查驗範圍外之人行道上，有前述107年5月21日、107年6月1
18 日函檢送之五權車站景觀修正設計圖說在卷可參（見原審卷
19 一第203至210、409至411頁），則此部分實無影響五權工程
20 施作之處，且鐵山公司已自承此部分非要徑工項（見本院卷
21 一第455頁），亦無舉證有何增加工期之必要，是鐵山公司
22 以此為由主張應增加84日工期云云，自非有據。

23 5.綜上，五權工程經展延後之完工期限應修正為107年4月8
24 日。

25 (三)鐵山公司主張其就五權工程並未逾期完工，鐵道局不應扣罰
26 逾期73日之逾期違約金1,687,468元，依民法第490條、第50
27 5條、系爭契約主文第8條第1項約定，及承攬契約之法律關
28 係，擇一請求鐵道局給付承攬報酬1,687,468元，是否有
29 理？

30 1.依系爭契約特定條款壹、二約定：各施工里程碑之逾期違約
31 金，依採購要項第47條所列原則計算（見原審卷一第125

頁)。查五權工程之實際竣工日為107年6月14日乙情，為兩造所不爭執（參不爭執事項(三)），而此部分經展延後之完工期限應修正為107年4月8日，已如前述，則鐵山公司就五權工程里程碑乃逾期完工67日，應堪認定。又五權工程每日逾期違約金為23,116元乙節，亦為兩造所不爭執（參不爭執事項(七)），且有中興公司108年1月24日中鐵(108)-83305-163號函可佐（見原審卷二第235頁），則以此計算後，鐵山公司就五權工程逾期67日所應扣罰之逾期違約金計為1,548,772元（計算式：67日×23,116元）。

2.按承攬報酬應於工作交付時給付之，無須交付者，應於工作完成時給付之。工作係分部交付，而報酬係就各部分定之者，應於每部分交付時，給付該部分之報酬，為民法第505條規定甚明。依系爭契約主文第8條第1項約定，鐵道局應按工程施工進度，依契約文件所訂之付款方式、時間及金額給付鐵山公司（見原審卷一第29頁）。而鐵道局因系爭工程中關於五權工程里程碑逾期完工乙事對鐵山公司扣罰工程款1,687,468元之事實，為兩造所不爭執（參不爭執事項(八)），然鐵山公司逾期完工之違約金應計為1,548,772元，業如前述，則鐵道局扣罰工程款逾1,548,772元部分，係屬無據，從而鐵山公司依承攬契約之法律關係、系爭契約主文第8條第1項之約定，請求鐵道局給付承攬報酬138,696元（計算式：1,687,468—1,548,772元），為有理由，應予准許，逾此部分之主張，則無理由，不能准許。

(四)鐵山公司主張其就系爭工程實際施工1111日曆天，扣除系爭契約原訂工期630日曆天後，已展延481日曆天，再扣除104年12月27日至同年月31日停等期5日後，共計展延工期476日，依系爭契約主文第5條、一般條款H.7(3)、P.6(1)之約定，鐵道局應給付展延管理費合計3,623,312元，惟鐵道局僅支付2,618,612元，爰請求鐵道局給付展延管理費差額1,004,700元，是否有理？

1.依系爭契約一般條款H.7(3)約定：「因主辦機關（指鐵道

局)因素所造成之延遲,除主辦機關應給予適當之工期展延外,承包商(指鐵山公司)並得向主辦機關申請按契約總價2.5%(扣除P.6.(1)所列4項之金額)除以原工期日數所得金額乘以展延日數之工程管理費,但以不超過契約總價5%為限。本項工程管理費已包含營業稅。另工期展延所延伸契約工項外之直接間接費用不得請求主辦機關再予以補償。前項所稱契約總價不包括物價調整款、變更契約所增加之契約價金;所稱展延日數,不包括契約變更增加數量或新增項目所致之展延日數。前項契約訂有分段期限,其因主辦機關因素所造成之延遲,依前項規定計付管理費,惟屬契約工期展延給付之管理費應扣除分段期限已給付之金額」(見原審卷一第246頁)。又系爭契約一般條款H.16約定:「承包商依契約一般條款H.7展延工期乙節有效之理由申請延長工期,並經主辦機關以書面通知核准期展延工期者,其中不可歸責於兩造時,雙方同意不列入補償」(見原審卷一第247頁)。

2.系爭契約是否約定系爭工程之第1階段施作結束至第2階段開工前之停等期間應為幾日?

查鐵山公司主張系爭工程開工日為104年5月31日,第1階段預定完工日即為104年12月26日(NTP1+210);而參酌系爭契約特定條款壹、第4條注意事項約定:「(三)…9.已交付本標之橋下空間範圍內…其管理與維護時程尚包含第1階段完工後至第2階段開工前(預定105年1月1日)之期間」(見原審卷一第139頁),及系爭工程整體施工計畫(C版)(下稱C版施工計畫)所附之預定施工進度網狀圖(見本院卷一第459至461頁)亦記載105年1月1日為第2階段預訂開工日,可見系爭契約已約定系爭工程第1階段施作結束至第2階段開工前之停等期間為5日(104年12月27日至同年月31日)等情,經查:

(1)依系爭契約主文第7條約定:「本工程自規定開工日期起算工期,完工期限詳特訂條款規定…」(見原審卷一第29

頁）。再依系爭契約一般條款A.1.約定：「…(14)開工日（Commencement Date）係指承包商收到工程司所發出開工通知書上指定工程開工日，或依據契約規定之開工日。…(22)開工通知（Notice To Proceed，NTP）係指主辦機關或授權之代表人給予承包商之書面通知，指示承包商展開本契約之工程或工作」（見原審卷一第218、219頁）。由此可知，各階段工期之開工日起算應以主辦機關（即鐵道局）之開工通知所載日期為準。

(2)又依系爭契約特訂條款壹、第4條注意事項約定：「(五)…因應初步施工計畫尚未核定前之先期動員及施工，承包商應於接獲決標通知次日起14天內提出初期動員計畫…」（見原審卷一第153頁），而鐵山公司自行製作提出之「初期動員計畫」亦自行記載「第2階段預定開工日期：105年1月1日（以甲方（指鐵道局）通知時間為準）」等語（見本院卷一第530頁），可見鐵山公司自始即明知系爭工程第2階段之開工日期係以鐵道局通知時間為準，所謂「105年1月1日」僅為「預定開工日」。至於C版施工計畫乃鐵山公司於104年10月13日所提出（見本院卷一第459頁），斯時系爭工程第1階段尚未完工，核屬估算工程進度之性質，且其項下關於工程整體概述部分亦記載：「第2階段預定開工日期：105年1月1日（以甲方（指鐵道局）通知時間為準）」（見本院卷一第571至580頁），是C版施工計畫其中網狀圖「第2階段開工160101」之內容（見本院卷一第461頁），自非等同於第2階段實際開工日，更不因此變更系爭契約關於開工日應以鐵道局通知為準之約定。

(3)準此，系爭契約既明定各階段開工日均以鐵道局通知開工日起算工期，再參諸第1階段完工後，尚須配合鄰標工程進度，待鄰標完工後，經自行檢查、聯合檢查及履勘作業等程序後，確認已符合通車條件而得為鐵路高架化通車後，始由鐵道局通知第2階段開工，足見第1階段完工後為配合鐵路高架化通車始能進行第2階段開工，於第2階段開工前尚須配合

或等待鄰標完成工作，自難於系爭契約訂立時即能明確判斷第2階段工程何時得以開工；故鐵道局抗辯「105年1月1日」僅為預估參考性質，並無拘束兩造之效力，應堪採信，是鐵山公司主張105年1月1日為兩造約定第2階段起算之工期，並此以推認系爭契約已明定系爭工程兩階段間之停等期間為5日云云，洵屬無據。

3.鐵道局辯稱鐵山公司於105年10月19日第1階段完工（見原審卷一第413至416頁），伊已於105年11月1日通知鐵山公司第2階段開工（見原審卷一第417頁），則「105年10月20日至同年月31日」期間之12日停等期並非工期，亦非可歸責於伊因素所生展延工期事由，鐵山公司不得就該12日請求給付展延管理費，是否有理？

(1)參諸系爭契約主文第7條、特訂條款壹、第2條及特訂條款壹、第4條注意事項(二)等約定（參事實及理由欄五、(一)），可知系爭契約明定採兩階段施工，第1階段完工後等待第2階段開工日前之停等期間係為鐵路營運不能中斷及安全檢查之行政流程等應辦理事項，足認系爭契約關於工期之約定顯然排除第1階段完工後至第2階段開工日之停等期間，是停等期間並非系爭契約所約定之工期甚明。

(2)而停等期間所需之安全檢查及行政事項繁多，系爭工程需待鄰標（包含號誌、軌道等工程）完工後，經過自主檢查、履勘檢查、履勘作業及經交通部准予通車營運，並落實鐵路高架化通車後，將營運系統從平面轉至高架段營運，方得以騰出平面施工用地，鐵道局始能通知鐵山公司第2階段開工；可見於鐵山公司105年10月19日第1階段完工（見原審卷一第413至416頁）後，鐵道局仍須作上開檢查、履勘等必要準備，待高架段達可通車狀態，鐵道局即於105年11月1日通知鐵山公司第2階段開工（見原審卷一第417頁），則兩階段銜接期間即105年10月20日至同年月31日共12日，尚難謂鐵道局作業時程有何故意延宕而不合理之處，自應計為停等期；是該12日停等期既非系爭契約所約定之工期，自與「展延工

期」或「停工」之情形不合，更非可歸責於鐵道局之因素所致，鐵道局自無給付停等期間之展延管理費義務。

4.鐵道局辯稱「申請臺中路開挖路權所遇障礙52日」並無給付展延工期管理費義務，是否有理？

(1)查兩造於105年11月17日就鐵山公司申請第1次工期展延（第1階段）召開審查會議時，已決議此項非屬鐵道局因素所造成，自105年7月15日至同年9月4日合計52天不給予補償管理費等語（見原審卷一第420頁）。

(2)而系爭工程因第1階段施工項目必須穿越臺中路（見原審卷一第431頁），是鐵山公司進行系爭工程自須申請臺中路開挖路權，審酌此項申請是否核准乃臺中市政府職權，非屬可歸責於鐵道局事由所造成之遲延，從而鐵道局雖連同「臺中路開挖後發現既有民生管線密佈，無法依原設計圖說施工，須依據管線調查及試挖結果，於完成設計圖說修正並頒圖後，始得進行現地施作」之因素同意展延工期共298天（見原審卷一第427至433頁），然鐵山公司就其中「申請臺中路開挖路權所遇障礙52日」仍不得請求鐵道局給付展延工期管理費。

5.鐵道局辯稱「新增學府路臨時便道40日」並無給付展延工期管理費義務，是否有理？

(1)此工項與五權工程工項無關，為兩造所不爭執（參不爭執事項(九)），則「新增學府路臨時便道」應可獨立計算工期、獨立計價。又依系爭契約一般條款第E.8條約定：「工程司按E.1『契約變更』指示承包商所辦理之契約變更，致使承包商之成本及工程或工作所需時間有所增減，其工期及費用應作適當合理之調整」（見原審卷一第230頁）；一般條款H.7(3)條約定：「所稱展延日數，不包括契約變更增加數量或新增項目所致之展延日數」（見原審卷一第246頁），亦即在展延工期事由為新增施作項目或就原施作項目增加數量之情形，工程管理費應已包含於追加工程款內。

(2)查「新增學府路臨時便道」係因配合地方政府及民意代表陳

情協調而新增臨時便道，以供兩側民眾通行使用，施工期間接續展延後第二階段預定完工日107年5月5日之後，即107年5月6日至107年6月14日，工期為40日，鐵道局已就「新增學府路臨時便道」之追加工程款(包含由直接工程費依比例計算之管理費)計付予鐵山公司等情，有工期展延申請書及契約變更一覽表等件影本可稽(見原審卷一第400、437頁)。則鐵道局既已就「新增學府路臨時便道」工項同意展延工期40日，並將所生工程款及管理費計付予鐵山公司，鐵山公司自不得重複請求此部分工程管理費；況鐵山公司於申請「新增學府路臨時便道」展延工期時，業已陳明：「本次申請工期展延，除未符契約H.7(3)條規定可申請之工程管理費外，並無其他損失，未來亦不致以此事由請求補償或賠償」等語(見原審卷一第439頁)，是鐵道局自無給付「新增學府路臨時便道40日」之展延管理費義務。

6.再者，鐵山公司前曾以106年7月30日尼莎颱風過境影響為由申請展延工期1日，另以105年12月勞動基準法部分條文修正(一例一休)影響因素為由申請展延工期32日，均獲鐵道局同意(見原審卷一第441至447頁)，惟此屬天災及法令修正等不可歸責於兩造事由所致，鐵道局自無給付該33日(計算式：1日+32日)之展延管理費義務。然依系爭處理原則第6條「機關以本處理原則展延工期者，依核定展延工期日數占契約原訂履約日數之比率一乘以原契約價金總額百分之二點五計算增加之履約費用(已含契約所載營業稅等費用)，機關不就訂約廠商因展延工期可能衍生之其他直接間接等各種費用另為給付」(見原審卷二第231頁)所示，則就一例一休展延32日部分，鐵道局應依系爭處理原則給付增加之履約費用223,340元(計算式：32日/630日×175,880,000元×2.5%，小數點以下四捨五入)。

7.準此，系爭工程之開工日為104年5月31日、實際竣工日為107年6月14日(參不爭執事項(二))，實際工期為1,111日曆天(104年5月31日至105年5月30日共366日曆天、105年5月31

01 日至106年5月30日共365日曆天、106年5月31日至107年5月3
02 0日共365日曆天、107年5月31日至107年6月14日共15日曆
03 天），扣除系爭契約原定工期630日曆天（見原審卷一第125
04 頁），鐵山公司施作系爭工程合計增加481日（計算式：1,1
05 11日－630日）。再扣除不計入工期或不可歸責於鐵道局之
06 「停等期間12日」、「申請臺中路開挖路權所遇障礙52
07 日」、「新增學府路臨時便道40日」及「尼莎颱風1日」、
08 「一例一休32日」等事由後，即為344日（計算式：481日－
09 12日－52日－40日－1日－32日）。以兩造均不爭執依系爭
10 契約一般條款H. 7(3)約定計算之每日工程管理費為6,963元
11 （見原審卷二第77、323頁），則鐵道局依系爭契約一般條
12 款H. 7(3)約定、系爭處理原則第6條規定所應給付之展延管
13 理費、增加履約費用共計為2,618,612元（計算式：344日×
14 6,963元+223,340元）。

15 8.至鐵山公司另依系爭契約一般條款P. 6(1)約定，請求鐵道局
16 給付4項工程項目費用部分，惟查：

17 (1)系爭契約一般條款P. 6(1)則約定：「『安全衛生及環保保護
18 費』中『用電設備安全保護措施』、『安衛管理及其他安衛
19 措施』及『其他環境保護措施』；『交通維持與道路維護工
20 程』中「交通維持」等4項工程項目經費：如屬主辦機關因
21 素而致工程局部或全面停工，基於實際需要，承包商仍應繼
22 續辦理工地交通、安衛、環保各項設施之管理與維護時，得
23 向主辦機關提出申請，按未完成部分所需之工程費，實際停
24 工工期與本工程契約金額、工程契約工期之比例調整給付，
25 其他原因概不調整；惟如遇工程現況結案發包工作費減做
26 時，該4項計價需以『實際結算完成工作費與原契約工作費
27 比例』核實給付」（見原審卷一第271頁）。

28 (2)鐵山公司就系爭工程是否曾局部或全面停工？上開4個工項
29 於停工期間是否仍有實際繼續支出費用？等情均未舉證以實
30 其說，則其僅形式上援引系爭契約一般條款P. 6(1)所列4項
31 工項之契約金額除以原工期日數，主張鐵道局就增加施工日

數部分每日應給付649元云云，尚乏依據。況鐵山公司於105年12月7日、107年1月25日、107年4月27日歷次申請展延工期時，均陳稱其申請工期展延，除依系爭契約一般條款H. 7(3)約定可申請之工程管理費外，其並無其他損失，未來亦不致以此事由請求補償或賠償等語(見原審卷一第428、439、443頁)，更難認鐵山公司確有實際繼續支出前開4項工程費用而得請求鐵道局補償之權利，是其此部份主張，尚非可採，不應列計。

9. 綜上，鐵道局原已給付鐵山公司展延管理費2,813,494元，嗣向鐵山公司追繳194,882元，故鐵道局已實際給付之金額為2,618,612元等情，為兩造所不爭執(參不爭執事項六)；而依前揭計算結果，鐵道局依系爭契約一般條款H. 7(3)約定、系爭處理原則第6條規定所應給付之展延管理費、增加履約費用共計為2,618,612元，兩者並無差額可言，則鐵山公司依系爭契約一般條款H. 7(3)、P. 6(1)之約定，請求鐵道局應給付展延管理費差額1,004,700元，自無理由。

六、綜上所陳，鐵山公司依承攬契約之法律關係、系爭契約主文第8條第1項之約定，請求鐵道局給付承攬報酬138,696元，及自起訴狀繕本送達翌日即108年7月16日(見原審卷一第301頁)起至清償日止，按週年利率5%計算之利息部分，洵屬有據，應予准許；逾此部分之請求，為無理由，應予駁回。從而原審就超過上開應予准許部分，為鐵道局敗訴之判決，自有未洽，鐵道局上訴意旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為有理由，爰由本院廢棄改判如主文第2項所示。至於上開應准許部分，原審判命鐵道局如數給付，並分別諭知兩造得、免假執行，並無不合，鐵道局仍執前詞指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為無理由，應駁回其此部分上訴。另其他不應准許部分(即鐵山公司請求鐵道局再給付1,929,340元本息部分)，原判決為鐵山公司敗訴之諭知，並駁回其此部分假執行之聲請，核無不合，鐵山公司上訴意旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，並無理由，應駁

回其上訴。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法及所用之證據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不逐一論列，併此敘明。

八、據上論結，本件鐵山公司之上訴為無理由，鐵道局之上訴為一部有理由、一部無理由，依民事訴訟法第450條、第449條第1項、第463條、第79條、第78條，判決如主文。

中 華 民 國 112 年 12 月 12 日

工程法庭

審判長法 官 李媛媛

法 官 陳雯珊

法 官 周珮琦

正本係照原本作成。

上訴人交通部鐵道局不得上訴。

上訴人鐵山營造工程有限公司如不服本判決，應於收受送達後20日內向本院提出上訴書狀，其未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院補提理由書狀（均須按他造當事人之人數附繕本）上訴時應提出委任律師或具有律師資格之人之委任狀；委任有律師資格者，另應附具律師資格證書及釋明委任人與受任人有民事訴訟法第466條之1第1項但書或第2項所定關係之釋明文書影本。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

中 華 民 國 112 年 12 月 12 日

書記官 強梅芳

附表：

鐵山公司就展延管理費所為之計算說明：

		工期展延管理費	
		計算式	金額
契約總價	175,880,000元		
用電設備安全保護設施	14,175元		
安衛管理及其他安衛措施	108,374元		

01

其他環境保護措施	89,784元		
其他交通維持設施佈置、移設與管理維護費	196,250元		
P. 6. (1)所列4項之金額合計	408,583元	408,583 元 ÷ 630 日	1日為649元
契約總價扣除P. 6. (1)所列4項後之金額	175,471,417元	175,471,417 元 × 2.5% ÷ 630 日	1日為6,963元
小計			7,612元

02

一、依一般條款H. 7節第(3)條規定，展延1日應補償展延管理費6,963元，而系爭工程可計工期展延476天，應補償展延管理費3,314,388元(計算式：476日×6,963元)。

03

04

05

06

07

二、依一般條款P. 6節第(1)條規定，展延1日應補償展延管理費649元，而系爭工程可計工期展延476天，應補償展延管理費308,924元(計算式：476日×649元)。

08

09

三、以上合計展延管理費3,623,312元(計算式：3,314,388元+308,924元)。